

Sygn. akt **II AKa 190/18**

# WYROK

**W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Dnia 19 grudnia 2018 r.

Sąd Apelacyjny w Szczecinie, II Wydział Karny w składzie:

Przewodniczący:	SSA Stanisław Kucharczyk
Sędziowie:	SA Janusz Jaromin SA Piotr Brodniak (spr.)
Protokolant:	sekr. sądowy Emilia Misztal

przy udziale prokuratora Prokuratury Rejonowej w Międzyrzeczu Anny Jasiewicz

po rozpoznaniu w dniu 13 grudnia 2018 r.

sprawy **S. K.**

oskarżonego z art. 173 § 1 k.k. w zw. z art. 173 § 2 k.k. w zw. z art. 173 § 4 k.k.

na skutek apelacji wniesionych przez pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego i obrońcę oskarżonego

od wyroku Sądu Okręgowego w Gorzowie Wlkp.

z dnia 8 czerwca 2018 r., sygn. akt II K 186/17

I. zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że:

- S. K. uznaje za winnego tego, że w dniu 5 lutego 2017 r.

w okolicy miejscowości T. nieумыślnie nie zachował należytej ostrożności

i w efekcie spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że kierując na autostradzie (...) samochodem osobowym marki (...), nr rej.

(...), w wyniku zaśnięcia, w sposób niesygnalizowany i niekontrolowany zmienił pas ruchu z prawego na lewy, a następnie wykonał gwałtowny manewr skrętu w prawo, co spowodowało utratę panowania nad pojazdem i uderzenie w znajdującą się po prawej stronie drogi barierę ochronną, a po odbiciu się od niej, zderzenie z jadącym lewym pasem ruchu samochodem marki (...) nr rej. (...) kierowanym przez A. M., w następstwie czego samochód marki (...) wykonał kilka obrotów wokół własnej osi i stanął poprzecznie względem jezdni, a samochód marki (...) zatrzymał się na prawym pasie ruchu, to jest popełnienia wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. i za wykroczenie to, na podstawie art. 86 § 1 k.w., wymierza mu karę 2.000 (dwóch tysięcy) złotych grzywny,

- uchyla zawarte w punkcie II części dyspozytywnej wyroku orzeczenie o środku karnym w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym oraz zawarte w punkcie III tej samej części wyroku orzeczenie o zwrocie wydatków poniesionych przez oskarżycielkę posiłkową Z. K.,

II. zasądza od S. K. na rzecz Skarbu Państwa wydatki związane z postępowaniem odwoławczym i wymierza mu 200 (dwieście) złotych opłaty za obie instancje, zaś oskarżycielowi posiłkowemu (...) S.A. w W. wymierza za postępowanie odwoławcze opłatę w kwocie 60 (sześćdziesięciu) złotych.

SSA Piotr Brodniak SSA Stanisław Kucharczyk SSA Janusz Jaromin

**Sygn. akt II AKa 190/18**

## UZASADNIENIE

S. K. został oskarżony o to, że w dniu 05 lutego 2017 roku na autostradzie (...) w okolicy miejscowości T., województwa (...), nieumyślnie spowodował katastrofę w ruchu lądowym poprzez nieumyślnie naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że prowadząc samochód osobowy marki (...) o nr rej. (...) na autostradzie, w wyniku zaślnięcia

za kierownicą, w sposób niekontrolowany rozpoczął zmianę pasa ruchu z prawego

na lewy, bez wcześniejszego sygnalizowania manewru, a następnie, po nagłym przebudzeniu się, wykonał gwałtowny manewr skrętu kierownicą w prawo,

co spowodowało utratę panowania nad pojazdem i uderzenie w znajdującą się po prawej stronie drogi barierę ochronną, a następnie po odbiciu się od niej, zderzenie się z jadącym lewym pasem ruchu, samochodem marki (...) o nr rej. (...) kierowanym przez obywatela Niemiec A. M., w następstwie czego samochód marki (...) wykonał kilka obrotów wokół osi jezdni i stanął poprzecznie względem jezdni, a samochód marki (...) zatrzymał się w okolicy prawego pasa ruchu, następnie w samochód (...) stojący poprzecznie względem jezdni uderzył kierujący samochodem (...) o nr rej (...) kierowany przez M. D., po uderzeniu przez samochód marki (...), samochód marki (...) uderzył w tylną część przyczepy samochodu ciężarowego marki (...) o nr rej. (...) kierowanego przez obywatela Litwy G. B., któremu udało się wcześniej ominąć „slalomem” uczestniczące w zdarzeniu pojazdy, następnie nadjeżdżający prawym pasem samochód marki (...) o nr rej. (...) kierowany przez P. K. uderzył w tył stojącego pod pewnym kątem na tym samym pasie ruchu samochodu marki (...), a następnie jadący „slalomem” między rozbitymi pojazdami, zmieniając w związku z tym pasy ruchu, samochód marki (...) o nr rej. (...) kierowany przez B. C. uderzył

w samochód marki (...), w skutek którego to zdarzenia śmierć ponieśli kierowca

i pasażer samochodu (...), tj. P. K. i S. S. (1), a ponadto doszło do narażenia na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia i zdrowia wielu osób, tj. pozostałych uczestników zdarzenia: pasażera samochodu marki (...) T. K., który w wyniku zdarzenia doznał obrażeń ciała w postaci stłuczenia klatki piersiowej po stronie lewej, stłuczenia grzbietu ręki prawej i stłuczenia barku lewego, które to obrażenia nie naruszały czynności narządów jego ciała i nie spowodowały rozstroju zdrowia na okres przekraczający 7 dni oraz kierowcy samochodu marki (...) obywatela Niemiec A. M. i pasażerów tego pojazdu obywateli Rosji I. M., N. K. i A. K. (1), kierowcy samochodu marki (...) M. D. i pasażerów tego pojazdu A. D. i F. D., kierowcy samochodu (...) obywatela Litwy G. B. oraz kierowcy samochodu marki (...) B. C. i pasażerów tego samochodu J. C., Z. C. i A. C., którzy w wyniku zdarzenia nie odnieśli obrażeń ciała,

to jest o czyn z art. 173 § 1 kk w zw. z art. 173 § 2 kk w zw. z art. 173 § 4 kk.

Sąd Okręgowy w Gorzowie Wielkopolskim, wyrokiem z dnia

8 czerwca 2018 r., wydanym w sprawie II K 186/17, S. K. uznał za winnego popełnienia zarzuconego mu czynu i kwalifikując go jako występki z art. 173 § 4 kk, za ów czyn, na podstawie art. 173 § 4 kk, wymierzył oskarżonemu karę 2 lat pozbawienia wolności.

Na podstawie art. 42 § 1 kk, orzekł wobec S. K. zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na okres 4 lat.

Zasądził od S. K. na rzecz oskarżycielki posiłkowej Z. K. 885,60 złotych tytułem zwrotu wydatków na zastępstwo procesowe.

Nadto, Sąd Okręgowy rozstrzygnął o kosztach sądowych.

Apelacje od wyroku, na korzyść S. K., wnieśli jego obrońca oraz pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego (...) S.A.

Obrońca S. K. zarzucił wyrokowi:

1. błędne, albowiem nieoparte na żadnym przeprowadzonym dowodzie i sprzeczne z opinią biegłych (k.590 i nast.) przyjęcie, iż zapięcie pasów bezpieczeństwa przez pasażera (...) nie spowodowałoby przeżycia zmarłych pp. P. K. oraz S. S. (1),
2. błędne, albowiem sprzeczne z zeznaniami strażaków i w/w uzupełniającą opinią biegłych przyjęcie, iż koła z bagażnika nie wpadły do kabiny i nie przyczyniły się do obrażeń u ofiar,
3. a nadto - rażąco niewspółmierność i surowość wymierzonej kary.

Podnosząc te zarzuty, obrońca S. K. wniósł o zmianę wyroku poprzez uniewinnienie oskarżonego od zarzutu w formie obecnie sformułowanej, ewentualnie, o złagodzenie wymierzonej oskarżonemu kary poprzez wymierzenie kary wolnościowej.

Pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego (...) S.A., zarzucił wyrokowi:

1) obrazę przepisów postępowania, tj. art. 7 kpk w związku z art. 4 kpk, art. 5 § 2 kpk oraz art. 193 § 1 kpk i 201 kpk poprzez dokonanie błędnej oceny zgromadzonego materiału dowodowego, skutkującą poczynieniem błędnych ustaleń faktycznych, pozostających w sprzeczności z przeprowadzonymi dowodami w postaci interdyscyplinarnej opinii biegłych S. M., A. K. (2)

i M. S. z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych oraz z zakresu medycyny sądowej, a także przesłuchanych w niniejszej sprawie świadków, która to obraza miała wpływ na treść zaskarżonego wyroku, gdyż doprowadziła do błędnego uznania, że:

a) przedmiotowe zdarzenie miało charakter nagły i jednolity w sytuacji gdy składało się na nie kilka niezależnych od siebie, umiejscowionych w pewnych odstępach czasu najechań pojazdów na pojazdy poprzedzające, które uległy wcześniej wypadkowi,

b) skutkiem zdarzenia z dnia 5 lutego 2017 r., za które może ponosić odpowiedzialność oskarżony, była śmierć P. K. i S. S. (1), w sytuacji, gdy niezapięcie pasów bezpieczeństwa przez S. S. (1) zerwało związek pomiędzy śmiercią mężczyzny a uderzeniem w pojazd oskarżonego, gdyż jak wynika z opinii biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków i medycyny sądowej, gdyby S. S. (1) miał zapięte pasy bezpieczeństwa, przewożone w bagażniku koła zostały zabezpieczone prawidłowo a P. K.

w sposób odpowiedni zareagował na sygnały świetlne wysyłane przez osobę znajdującą się przez miejscem zdarzenia, to nie doszłoby do ich śmierci, co potwierdza doznanie niewielkich obrażeń przez znajdującego się w tym pojeździe T. K.,

c) zdarzenie miało charakter katastrofy w ruchu lądowym, mimo że na skutek zdarzenia obrażeń ciała doznał wyłącznie T. K., bo jak wyżej wskazano śmierć P. K. i S. S. (1) nie pozostaje w adekwatnym związku ze zdarzeniem, mienie uszkodzone nie było mieniem znacznej wartości, a tym bardziej wielkiej wartości, a zatem nie został spełniony wymóg wystąpienia „realnego skutku” w postaci odniesienia obrażeń ciała przez kilka osób niezbędny dla przyjęcia, że dane zdarzenie było katastrofą w ruchu lądowym,

d) dowolne przyjęcie, że oskarżony zasnął za kierownicą,

2) obrazę przepisów prawa materialnego, tj. art. 173 § 4 kk poprzez jego niewłaściwą wykładnię i wadliwe zastosowanie, przejawiające się w przyjęciu, że pomiędzy zachowaniem oskarżonego, które doprowadziło do zderzenia

samochodu (...) z samochodem (...), a śmiercią P. K. i S. S. (1) zachodzi związek przyczynowy, podczas gdy, przy prawidłowej wykładni tego przepisu i zastosowaniu teorii tzw. obiektywnego przypisania skutku związek taki należy wykluczyć, gdyż śmierć obu pokrzywdzonych nie była normalnym następstwem uderzenia pojazdu (...) w pojazd (...), a jak wynika z opinii biegłych w przypadku prawidłowego zapięcia pasów bezpieczeństwa przez S. S. (1) i w przypadku braku nieprawidłowego przewożenia kół samochodowych w bagażniku samochodu (...), nie wystąpiłby skutek w postaci śmierci obu mężczyzn, co potwierdza okoliczność niedoznania większych obrażeń w tym zderzeniu przez T. K., który miał zapięte prawidłowo pasy bezpieczeństwa; uznać zatem należy, że ryzyko wystąpienia śmierci spowodowali,

a nie tylko przyczynili się, swoim zachowaniem S. S. (1) poprzez niezapięcie pasów bezpieczeństwa oraz P. K. poprzez niedopilnowanie zapięcia pasów przez pasażera i przewożenie w sposób nieprawidłowy w bagażniku

O. (...) kół samochodowych, a nadto nie dostosowując prędkości do warunków panujących na drodze (widoczność 100 m z uwagi na mgłę i osoba machająca światłem latarki na 100 m przed miejscem zdarzenia), co było bezpośrednią przyczyną przełamania tylnej kanapy, przemieszczenia się S. S. (1) we wnętrzu pojazdu po uderzeniu z prędkością ok. 140 km/h w stojący pojazd (...), przełamaniu przez niego fotela kierowcy, spowodowania obrażeń ciała P. K. skutkujących jego śmiercią oraz śmierci S. S. (1).

Formułując te zarzuty, pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uniewinnienie oskarżonego od przypisanego mu czynu, ewentualnie, poprzez zmianę kwalifikacji prawnej czynu przypisanego oskarżonemu

z art. 173 § 4 kk na art. 86 § 1 kw, a jeśli zajdzie potrzeba przeprowadzenia postępowania dowodowego w całości, o uchylenie wyroku i przekazanie sprawy Sądowi I instancji do ponownego rozpoznania.

### ***Sąd Apelacyjny zważył, co następuje.***

Apelacje są częściowo zasadne.

Dokonując takiej oceny wywiedzionych środków odwoławczych, w pierwszej kolejności stwierdzić należy, że Sąd Okręgowy rozpoznający analizowaną sprawę zgromadził wszystkie dostępne mu dowody a na ich podstawie prawidłowo zrekonstruował przebieg zdarzenia, które jest przedmiotem osądu. Czyniąc tę drugą uwagę, wypada jednocześnie powtórzyć za Sądem orzekającym, że żaden

z uzyskanych dowodów nie stwarza podstaw do przyjęcia, iż w momencie uderzenia samochodu marki (...) nr rej. (...) w samochód oskarżonego marki (...) nr rej. (...), koła znajdujące się w części bagażowej pierwszego

z wymienionych pojazdów, przemieściły się do części pasażerskiej i spowodowały obrażenia ciała u którejś z osób podróżujących tym autem. Natomiast cytowane przez obrońcę S. K. a wskazane w opinii z zakresu ruchu drogowego wypowiedzi strażaków, którzy przybyli na miejsce zdarzenia, takie jak „pasażera mogły zabić te koła”, „żeby nie te koła w bagażniku to pasażer (...) mógł przeżyć”, w żadnym razie nie uprawniają do sformułowania odmiennej tezy, niż ta przytoczona powyżej. Natomiast odnosząc się do uwag pełnomocnika oskarżyciela posiłkowego traktujących na temat zmiany kierunku jazdy samochodu kierowanego przez S. K., oczywiście należy zgodzić się z autorem tych uwag, że owa zmiana mogła być spowodowana różnymi okolicznościami. Wypada jednak zauważyć to, co wynika z uzasadnienia zaskarżonego wyroku, a mianowicie,

że podstawą dokonanego przez Sąd Okręgowy ustalenia, iż do wspomnianej zmiany doszło na skutek zaśnieżenia oskarżonego, nie są dywagacje, bądź hipotezy, lecz zasady doświadczenia życiowego. Odwołując się do nich, należy zaś przypomnieć,

że u S. K. nie stwierdzono żadnych schorzeń somatycznych, czy psychicznych, które to mogłyby zaburzać jego świadomość. Zaakcentować też trzeba, że z żadnego z uzyskanych dowodów nie wynika, by ujawnione na miejscu zdarzenia zwłoki zwierzęcia (prawdopodobnie jenota) stanowiły przeszkodę zmuszającą kierujących pojazdami do zmiany pasa ruchu. W związku z tym, jedynym racjonalnym wytłumaczeniem tej zmiany dokonanej przez S. K. jest, jak prawidłowo ustalił to Sąd Okręgowy, krótkotrwałe zaśnieżenie wymienionego i w efekcie utrata przez niego panowania nad pojazdem.

Odnosząc się do następujących elementów, które determinowały treść rozstrzygnięcia wyrażonego w zaskarżonym orzeczeniu, wypada przypomnieć,

że przepisy kodeksu karnego, a także żadnej innej ustawy nie definiują pojęcia katastrofy w ruchu lądowym, która to jest istotą przestępstwa stypizowanego

w art. 173 § 1 kk. W tej sytuacji, jak słusznie zauważył to Sąd Okręgowy

oraz pełnomocnik oskarżyciela posiłkowego, należy się więc odwołać do powszechnie akceptowanej, zarówno w piśmiennictwie, jak i w orzecznictwie, definicji katastrofy przedstawionej w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975/3-4/33. W judykacie tym, Sąd Najwyższy stwierdził, że katastrofą w ruchu drogowym jest zdarzenie zakłócające w sposób nagły i groźny ruch lądowy, sprowadzające konkretne, rozległe i dotkliwe skutki obejmujące większą liczbę ludzi lub mienie w znacznych rozmiarach oraz niosące ze sobą zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego. Spośród tych elementów, które materializują byt katastrofy w ruchu lądowym, na gruncie przedmiotowej sprawy należy zaś wyeksponować ten, który stanowi o nagłości zdarzenia. Zwrócenie na niego uwagi jest bowiem konieczne

a to dlatego, że zderzenie samochodów marki (...) i (...) nr rej.

KN IM 757, którymi to kierowali, odpowiednio, S. K. i A. M., jakkolwiek zakłóciło i to groźnie ruch pojazdów obywatelów się na autostradzie (...), niemniej jednak, zdaniem Sądu Apelacyjnego, do owego zakłócenia nie doszło

w sposób nagły w rozumieniu cytowanej wyżej definicji katastrofy w ruchu lądowym. Przekonując o słuszności tej tezy, w pierwszym rzędzie wypada zauważyć,

że na stronie 5 uzasadnienia zaskarżonego wyroku, sam Sąd Okręgowy stwierdził,

iż z zeznań osób uczestniczących w zdarzeniu „(...) wyłania się obraz zdarzenia dynamicznego i rozłożonego w czasie (...)”. Oznacza to więc, że Sąd meriti dostrzegł, iż owo zdarzenie nie było „skumulowane” w jednym czasie, aczkolwiek trzeba też zauważyć, że w dalszej części cytowanej konkluzji wyraził pogląd, że co prawda zdarzenie to było rozłożone w czasie, to „(...) jednak nie w długim okresie, w którym poszczególne kolejne zderzenia pojazdów następowały po sobie w odstępach kilkunastu - kilkudziesięciu sekund”. W dalszej części pisemnych motywów kwestionowanego orzeczenia (strona 7), Sąd Okręgowy wskazał ponadto, że „czas, który upłynął między pierwszym zderzeniem pojazdów a kolejnymi, nie ma większego znaczenia, sam upływ czasu nie przerywa bowiem adekwatnego związku przyczynowo - skutkowego między spowodowaniem pojawienia się nieoświetlonych przeszkód na drodze

a najechaniem na nie kolejnych pojazdów”. Ustosunkowując się do tych uwag Sądu orzekającego, najpierw trzeba się odnieść do tej ostatniej. Abstrahując w tym miejscu od tego, że w uwadze tej, oprócz zagadnienia nagłości, czy też inaczej czasu zdarzenia, koncentruje się również, nie wynikające z opisu czynu, zagadnienie związane z niedopełnieniem przez oskarżonego obowiązków, które ciążyły na nim po zaistnieniu kolizji (o tym w dalszej części uzasadnienia), stwierdzić należy, że rację ma Sąd Okręgowy, iż z punktu widzenia istnienia, bądź nieistnienia związku przyczynowo - skutkowego, czas, który upłynął pomiędzy pierwszym zderzeniem pojazdów a kolejnymi, nie ma większego znaczenia. Okoliczność ta posiada jednak fundamentalne znaczenie dla stwierdzenia, czy zderzenie samochodów kierowanych przez S. K. i A. M. (samochody marki (...)

i (...)), do którego to doszło z wyłącznej winy tego pierwszego, zakłóciło

w sposób nagły ruch drogowy na autostradzie (...). Udzielając odpowiedzi na tak sformułowane pytanie, należy się zaś odwołać do faktów ustalonych przez Sąd Okręgowy. I tak, w pierwszej kolejności trzeba przypomnieć, że po wspomnianym zderzeniu, kierowca oraz trzech pasażerów podróżujących samochodem marki

(...) zdołali z niego wysiąść i przemieścić się w miejsce, które uznali

za bezpieczne. Dodać również należy, a właściwie nie dodać, lecz zaakcentować,

że zanim na miejsce zdarzenia dojechał niustalony samochód ciężarowy, a za nim kierujący zestawem ciężarowym G. B., po prawej stronie, na pasie awaryjnym, w odległości około 100 metrów od wspomnianego miejsca, stał nieuczestniczący w zdarzeniu samochód, którego kierowca, błyskami świateł drogowych ostrzegał przed zaistniałym niebezpieczeństwem. Ów kierowca, następnie wysiadł z samochodu i ostrzegał przed tym niebezpieczeństwem światłem emitowanym przez telefon komórkowy. W taki właśnie sposób został ostrzeżony M. D., kierowca samochodu marki (...), nr rej. (...), który jako pierwszy uderzył w uczestniczący we wcześniejszym zderzeniu samochód marki (...). Dla porządku dodać też trzeba, że o sytuacji zaistniałej na drodze,

w ten sam sposób został ostrzeżony również B. C., który kierując samochodem marki (...) nr rej. (...), dojechał do miejsca zderzenia samochodów (...) i (...) bezpośrednio po tym, gdy w ten drugi pojazd uderzył kierowany przez P. K. samochód marki (...) nr rej.

(...). Na kanwie tych, przytoczonych uwarunkowań trzeba więc podkreślić,

że osoba, która ostrzegała innych uczestników ruchu o powstałym na drodze niebezpieczeństwie, najpierw sama musiała je rozpoznać. Aktualnie nie sposób ustalić jak to uczyniła, niemniej jednak pewnym jest to, że czynność ta zajęła jej, bo musiała zająć, odpowiednią ilość czasu. Wskazać też trzeba, że opuszczenie auta przez cztery osoby podróżujące samochodem marki (...) też nie nastąpiło, bo z oczywistych względów nie mogło nastąpić, kolokwialnie rzecz ujmując, „w oka mgnieniu”. Innymi więc słowy, czas który upłynął od momentu zderzenia się samochodów marki (...) i (...) do momentu dojechania do nich innych aut, zdaniem Sądu Apelacyjnego, był długi i to na tyle, że nie pozwala przyjąć, iż zdarzenie, które zostało zainicjowane nieprawidłowym zachowaniem S. K., posiadało charakter nagły w rozumieniu cytowanej wcześniej definicji katastrofy w ruchu lądowym. Natomiast to, że kolejne pojazdy dojechały do miejsca zderzenia

się samochodów (...) i (...) w odstępach kilkunasto, bądź kilkudziesięciosiekundowych, niczego w analizowanej materii nie zmienia. Elementu tego nie można bowiem traktować jako wyznacznika nagłości zdarzenia. W realiach rozpoznawanej sprawy ową „nagłość” należy odnosić ściśle i konkretnie do zderzenia się samochodów marki (...) i (...), a to przecież, zważywszy na zaprezentowane wyżej uwarunkowania faktyczne, nie zakłóciło ruchu lądowego w taki właśnie, to jest nagły sposób.

Podsumowując dotychczasowe rozważania, wypada więc jedynie powtórzyć,

że zderzenie się samochodów marki (...) i (...), będące następstwem nieprawidłowego zachowania S. K. nie zakłóciło w sposób nagły ruchu odbywającego się na autostradzie (...), a to w konsekwencji oznacza,

że zdarzenie będące przedmiotem osądu nie jest przewidzianą w art. 173 § 1 kk katastrofą w ruchu lądowym.

Niezależnie od uwag przytoczonych powyżej, realia rozpoznawanej sprawy wmuszają potrzebę dokonania ich oceny z innej perspektywy, niż ta zaproponowana przez oskarżyciela publicznego w akcie oskarżenia i zaaprobowana przez Sąd Okręgowy w treści zaskarżonego wyroku. Konkretnie rzecz ujmując, chodzi o kwestię związaną z niedopełnieniem przez S. K. obowiązków jakie ciążyły na nim bezpośrednio po zderzeniu się kierowanego przez niego pojazdu

z samochodem marki (...). Zagadnienie z tym związane, jak wspomniano

to wcześniej, znalazło się również w zainteresowaniu Sądu orzekającego, który to

na stronie 7 uzasadnienia zaskarżonego wyroku stwierdził, że „oskarżony co prawda po pierwszym zderzeniu nic już nie mógł uczynić, by zapobiec kolejnym zderzeniom, jednak nie zwalnia go to od odpowiedzialności za następstwa pozostawienia przeszkód na drodze, które w tym układzie okoliczności należy uznać za normalne, typowe”. Odnosząc się do tej tezy, na pełną aprobatę bez wątplenia zasługuje pierwszy jej człon. Oczywistym jest bowiem to, że S. K., na skutek poważnych obrażeń ciała, których doznał w następstwie zderzenia się jego pojazdu z samochodem marki (...) nie mógł zrealizować obowiązków przewidzianych w art. 44 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018.1990 j.t.), które to ciążyły na nim jako osobie uczestniczącej w zdarzeniu drogowym. Konkretyzując tę tezę, S. K. nie mógł więc przedsięwziąć odpowiednich środków w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu

w miejscu wypadku. Czyniąc te uwagi, nie można się jednak zgodzić z poglądem, wyrażonym przez Sąd Okręgowy w drugiej części cytowanej tezy. Trzeba bowiem zdać sobie sprawę z tego, że niemożność uczynienia zadość przez S. K. obowiązkom, o których mowa we wskazanym wyżej przepisie, była spowodowana okolicznością zupełnie niezależną od niego. Innymi słowy, to nie zaniechanie wymienionego doprowadziło do tego, że nie zrealizował on tych obowiązków, lecz stan jego zdrowia. Obrażenia, których doznał były bowiem tak poważne, że z obiektywnego punktu widzenia, uniemożliwiały mu wypełnienie wspomnianych obowiązków. W tej sytuacji nie zasługuje więc na akceptację stwierdzenie Sądu orzekającego, że niemożność zapobiegnięcia przez S. K. kolejnym zderzeniom i to niemożność spowodowana obiektywnymi, niezależnymi od niego okolicznościami, jest indyferentna, z punktu widzenia, odpowiedzialności wymienionego „(...) za następstwa pozostawienia przeszkód na drodze (...)”. Na marginesie tych uwag, wypada jeszcze zaakcentować,

że obowiązki, o których mowa powyżej, zgodnie z treścią art. 44 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, ciążyły nie tylko na S. K., ale również na kierującym samochodem marki (...) nr rej. (...) 757 A. M., a także pasażerach podróżujących tym autem.

Dla wyczerpania tematyki, która materializuje się na gruncie rozpoznawanej sprawy, koniecznym staje się również nawiązanie do zagadnienia związku przyczynowo - skutkowego pomiędzy nieprawidłowym zachowaniem S. K. a skutkiem w postaci śmierci kierowcy i pasażera samochodu marki (...) nr rej. (...), to jest P. K. i S. S. (1). Rozważania w tej materii należy zaś poprzedzić uwagą, że ich podstawą jest wyłącznie hipotetyczne założenie, iż zdarzenie będące przedmiotem osądu posiadało charakter nagły i tym samym było katastrofą w ruchu lądowym. Czyniąc to założenie, wypada jednocześnie zwrócić uwagę, że Sąd Okręgowy, przyjmując, iż owo zdarzenie było katastrofą oraz, że pomiędzy zachowaniem S. K. a wspomnianym skutkiem istnieje związek przyczynowy, tematyce owego związku poświęcił zaledwie niewielki fragment uzasadnienia zaskarżonego wyroku znajdujący się na stronie 10 tego dokumentu. Jego lektura nie pozwala się zaś do końca zorientować, czy ustalając istnienie rzeczonego związku, Sąd meriti miał w polu widzenia powszechnie akceptowaną w omawianej materii i to zarówno w orzecznictwie, jak i w piśmiennictwie, koncepcję obiektywnego przypisania skutku. Odwołanie się do niej jest zaś konieczne, ponieważ istnienie związku przyczynowego pomiędzy zachowaniem oskarżonego a wypadkiem, w czysto fizycznym sensie

(a więc tak jak to jest w niniejszej sprawie), nie jest wystarczające dla obiektywnego przypisania skutku sprawcy tego wypadku. Obiektywne przypisanie skutku owemu sprawcy jest natomiast możliwe tylko wtedy, gdy zachowanie tego sprawcy stwarzało lub istotnie zwiększyło prawnie nieakceptowane niebezpieczeństwo (ryzyko) dla

dobrych prawnych stanowiących przedmiot zamachu i niebezpieczeństwo (ryzyko) to zrealizowało się w postaci nastąpienia danego skutku przestępnego (vide: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2000 r., III KKN 231/98, OSNKW 2000/5-6/45, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 grudnia 2000 r., IV KKN 509/98, OSNKW 2001/5-6/45, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 maja 2002 r., V KK 21/02, LEX nr 54393, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 października 2006 r.,

IV KK 290/06, OSNwSK 2006/1/1866, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 sierpnia 2011 r., IV KK 187/11, LEX nr 950442, postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 9 maja 2013 r., V KK 342/12, LEX nr 1388235, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 lipca 2013 r., III KK 33/13, LEX nr 1391441, postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 września 2017 r., III KK 28/17, LEX nr 2397573). Jednym

z warunków wspomnianego przypisania, zresztą również powszechnie akceptowanym, jest zachodząca ex ante (w momencie realizacji czynu) obiektywna przewidywalność tego, że dane zachowanie łączy się z wysokim prawdopodobieństwem wystąpienia skutku na tej drodze kauzalnej, na której ostatecznie skutek ten się zrealizował (vide: na przykład, postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 9 maja 2013 r., V KK 342/12, LEX nr 1388235). Innymi słowy, koncepcja obiektywnego przypisania skutku, oprócz wykazania czysto fizycznego przepływu informacji, bądź energii pomiędzy zachowaniem sprawcy a zaistniałym skutkiem oraz ustalenia na płaszczyźnie normatywnej naruszenia reguł postępowania z dobrem prawnym, wymaga bezwzględnie także i tego, by zaistniały przebieg kauzalny prowadzący do skutku

(a więc nie sam skutek - uwaga Sądu Apelacyjnego) był obiektywnie przewidywalny, to jest, by był rozpoznawalny dla tzw. wzorca normatywnego wyposażonego w adekwatną wiedzę i doświadczenie życiowe (vide: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 lipca 2013 r., III KK 33/13, LEX nr 1391441).

Przenosząc te uwagi na grunt rozpoznawanej sprawy i oczywiście mając cały czas w polu widzenia tylko hipotetyczne założenie, że zdarzenie będące przedmiotem tej sprawy było katastrofą w ruchu lądowym, w pierwszym rzędzie stwierdzić należy, że S. K. nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa obowiązujące w ruchu drogowym. W dalszej kolejności wypada zauważyć, że owo naruszenie bez wątpienia stwarzało niebezpieczeństwo dla innych uczestników ruchu. Natomiast odpowiedź na pytanie, czy niebezpieczeństwo to zrealizowało się w postaci skutku jakim była śmierć P. K. i S. S. (1) oraz, czy przebieg kauzalny zdarzenia prowadzący do tego skutku był, czy też mógł być, przewidywalny dla S. K., należy poprzedzić odwołaniem się do wniosków sformułowanych w opinii biegłych z zakresu

ruchu drogowego (k.590-615). Z opinii tej wynika bowiem, że S. S. (1), zajmujący miejsce na tylnym siedzisku samochodu marki (...), w chwili zderzenia się tego pojazdu z samochodem marki (...) nie miał zapiętego pasa bezpieczeństwa. Wspomniana opinia wskazuje również na to, że gdyby S. S. (1) miał zapięty pas bezpieczeństwa, to w wyniku zderzenia mogłoby nie dojść u niego do wystąpienia skutku śmiertelnego, a także mogłoby nie dojść do wystąpienia tego skutku

u kierującego pojazdem P. K., przy założeniu, że doznane przez kierującego obrażenia ciała były bezpośrednio związane także z naporem ciała tylnego pasażera, niezapiętego w pasy. Na kanwie tego założenia uczynionego przez autorów opinii,

dla wykazania, że jest ono wyłącznie wyrazem ich ostrożności w opiniowaniu, trzeba natomiast przypomnieć, że bezpośrednio po zderzeniu, S. S. (1) leżał na połamanym oparciu fotela kierowcy, ten zaś (P. K.) leżał na podszybiu, a obaj doznali podobnych obrażeń ciała, w tym między innymi, uszkodzeń klatki piersiowej. Z cytowanej opinii wynika ponadto, że cztery kompletne koła samochodowe, które znajdowały się w bagażniku samochodu marki (...) nie były w żaden sposób zabezpieczone, a co za tym idzie nie były przewożone w sposób prawidłowy.

W momencie zderzenia się pojazdu z samochodem S. K., koła

te mogły więc bez przeszkód wyłamać oparcia tylnych foteli samochodu marki

(...), a następnie mogły spowodować, zarówno destrukcję wnętrza pojazdu, jak i obrażenia ciała znajdujących się w nim osób. W konsekwencji, koła te, zdaniem opiniujących, mogły przyczynić się do powstania śmiertelnych obrażeń ciała u P. K. i S. S. (1).

W obliczu takich a nie innych wniosków, dodać trzeba bardzo obszernie

i przekonywująco uzasadnionych w opinii, nie można więc zgodzić się z Sądem pierwszej instancji, że niezapięcie pasa bezpieczeństwa przez S. S. (1) oraz nieprawidłowe przewożenie w bagażniku samochodu marki (...) czterech kompletnych kół samochodowych, to elementy, które tylko nieznacznie przyczyniły się do skutku w postaci śmierci S. S. (1)

i P. K.. Przeciwnie, zważywszy na treść przytoczonych wniosków, wymienione elementy miały istotny wpływ na zmaterializowanie się wspomnianego skutku.

Co więcej, można nawet rzec, że gdyby kierujący samochodem marki (...) P. K. oraz podróżujący tym pojazdem pasażer S. S. (1) dopełnili ciążących na nich obowiązków i tym samym nie doszłoby do zmaterializowania

się wskazanych elementów, to skutek w postaci śmierci wymienionych by nie nastąpił. W tym stanie rzeczy, nie ulega więc wątpliwości, że ów skutek jest odzwierciedleniem nie tylko niewłaściwego zachowania S. K., ale również okoliczności zaprezentowanych powyżej, które to posiadały istotny wpływ na jego wystąpienie. Wyrażając ten pogląd trzeba jednocześnie zaakcentować, to co jest oczywiste, a mianowicie, że S. K. nie miał żadnego wpływu

na zaistnienie tych okoliczności, jak również, a właściwie przede wszystkim, nie był

w stanie ich przewidzieć. Z obiektywnego punktu widzenia nie sposób bowiem przyjąć, że S. K. mógł, czy też powinien był, przewidzieć, że inny uczestnik ruchu, konkretnie S. S. (1) podróżuje autem bez zapiętego pasa bezpieczeństwa, zaś w aucie tym, przewożone są nieprawidłowo, bo w żaden sposób niezabezpieczone, cztery kompletne koła samochodowe. Innymi więc słowy, uwarunkowania faktyczne, których wypadkową była śmierć P. K. i S. S. (1), czy też jeszcze inaczej, przebieg kauzalny, który doprowadził do tego skutku, obiektywnie rzecz ujmując, nie był i nie mógł być przewidywalny

dla S. K.. W konsekwencji tej tezy, stwierdzić zatem należy,

że nawet gdyby przyjąć hipotetycznie, iż zdarzenie będące przedmiotem osądu było katastrofą w ruchu lądowym, to i tak, z powodów wskazanych powyżej, nie można byłoby przypisać S. K. spowodowania skutku w postaci śmierci P. K. i S. S. (1).

W konkluzji przedstawionych rozważań należy więc sformułować wniosek,

że bezprawne zachowanie S. K. polegało na tym,

iż nieumyślnie nie zachował on należytej ostrożności i w efekcie spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym odbywającym się na autostradzie (...). Konkretnie, kierując samochodem osobowym marki (...) nr rej. (...), S. K., w wyniku zaśnięcia, w sposób niesygnalizowany



i niekontrolowany zmienił pas ruchu z prawego na lewy, a następnie wykonał gwałtowny manewr skrętu w prawo, co spowodowało utratę panowania nad pojazdem i uderzenie w znajdującą się po prawej stronie drogi barierę ochronną, a po odbiciu się od niej, zderzenie z jadącym lewym pasem ruchu samochodem marki (...) nr rej. (...) 757 kierowanym przez A. M., w następstwie czego samochód marki (...) wykonał kilka obrotów wokół własnej osi i stanął poprzecznie względem jezdni, a samochód marki (...) zatrzymał się na prawym pasie ruchu. Tego rodzaju zachowanie wyczerpuje zaś znamiona wykroczenia stypizowanego

w art. 86 § 1 kw, w związku z czym, Sąd odwoławczy zmienił zaskarżony wyrok, przypisując S. K. to właśnie wykroczenie, popełnione

w sposób opisany powyżej.

Określając wysokość kary grzywny wymierzonej S. K., Sąd Apelacyjny miał w polu widzenia to, że jakkolwiek wymieniony naruszył jedną z podstawowych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, to jednak uczynił to w sposób nieumyślny. Uwadze Sądu odwoławczego nie uszło również i to, że stopień zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym jakie spowodował S. K. był znaczny. Kształtując wymiar kary grzywny, Sąd Apelacyjny uwzględnił także i to, że S. K. nie był dotychczas karany sądownie, zaś w następstwie zdarzenia, sam odniósł bardzo poważne obrażenia ciała. W obliczu tych, wymienionych okoliczności, wymierzona S. K. kara 2.000 złotych grzywny, zdaniem Sądu odwoławczego, jawi się jako sprawiedliwa i wyważona. Natomiast mając na uwadze fakt, że wymieniony

w sposób nieumyślny naruszył zasady bezpieczeństwa obowiązujące w ruchu drogowym, Sąd Apelacyjny uznał, że nie materializuje się potrzeba czasowego wyeliminowania S. K. z uczestnictwa w tym ruchu. W związku z tym, Sąd odwoławczy nie orzekł wobec wymienionego przewidzianego

w art. 86 § 3 kw środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów

i jednocześnie uchylił rozstrzygnięcie o tym środku zawarte w punkcie II części dyspozytywnej zaskarżonego wyroku. Natomiast ustalenie, że S. K. nie można przypisać odpowiedzialności za śmierć, między innymi, P. K., w konsekwencji powoduje, że nie może on ponosić wydatków, które

w toku przeprowadzonego postępowania wyłożyła z tytułu zastępstwa procesowego oskarżycielka posiłkowa Z. K.. W związku z tym, Sąd Apelacyjny uchylił wyrażone w punkcie III części rozstrzygającej zaskarżonego wyroku, orzeczenie o zwrocie tych wydatków przez S. K. na rzecz Z. K..

O wydatkach związanych z postępowaniem odwoławczym, Sąd Apelacyjny orzekł na podstawie art. 633 kpk i art. 636 § 1 kpk, zaś o opłacie za obie instancje należnej od S. K., w oparciu o art. 3 ust. 1 i art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 23 czerwca 1973 r. o opłatach w sprawach karnych (Dz. U. z 1983 r. Nr 49, poz. 223 ze zmianami). Natomiast rozstrzygnięcie o opłacie należnej od oskarżyciela posiłkowego (...) S.A., zapadło na podstawie art. 13 ust. 2 wskazanej ustawy.

Piotr Brodniak Stanisław Kucharczyk Janusz Jaromin